# BAB I PENDAHULUAN

## Latar Belakang

Kemacetan adalah masalah umum di banyak kota besar di Indonesia, salah satunya ialah Kota Palembang. Beberapa disebabkan karna terbatasnya sarana dan prasarana transportasi umum, tingginya jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan, rendahnya tingkat kedisiplinan berlalu lintas, besarnya pergerakan yang dilakukan masyarakat setiap hari, dan juga kurang efektifnya sistem perencenaan transportasi yang ada. Hal-hal tersebut berpotensi memunculkan permasalahan kemacetan yang mana nantinya akan berpengaruh terhadap kecelakaan, tundaan komuter, dan juga tersendatnya sistem jaringan transportasi.

Permasalahan kemacetan yang ada di Kota Palembang sudah sangat sering terjadi dan banyak pula penanganan yang dilakukan oleh pemerintah seperti peningkatan kapasitas jaringan jalan dengan cara pelebaran jalan ataupun penambahan panjang jalan. Dimana hal tersebut dilakukan sebagai pemenuhan terhadap tingginya kebutuhan transportasi. Akan tetapi solusi ini sifatnya hanya jangka pendek dan menciptakan peluang akan semakin bertambahnya pertumbuhan kendaraan bermotor di perkotaan dan juga menjadi tidak efektifnya sistem pergerakan yang ada. Sehingga pada akhirnya dampak jangka panjang tetap ditimbulkan oleh kemacetan baik dari segi sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Kota Palembang merupakan ibu kota sekaligus kota terbesar dari Provinsi Sumatera Selatan dengan jumlah penduduk kurang lebih 1,7 juta jiwa. Adapun jumlah penduduk yang besar ini akan terus meningkat setiap tahunnya dan akan menjadikan Kota Palembang menjadi semakin padat. Dampak yang ditimbulkan dari pertumbuhan penduduk ini terhadap perkembangan kota ialah penambahan luas kotas secara fisik ke arah wilayah pinggiran (*sub-urban*) atau dikenal dengan fenomena *urban sprawl*. Nantinya *urban sprawl* ini menciptakan suatu keadaan yang mana kawasan perumahan, kawasan komersil, kawasan industri, kawasan pariwisata saling berjauhan sehingga keadaan ini memicu penduduk menggunakan alat transportasi berupa kendaraan pribadi. Dengan meningkatnya jumlah penduduk diiringi dengan penggunaan kendaraan pribadi serta keadaan kota seperti kapasitas jalan yang masih tetap akan menyebabkan penumpukan kendaraan di ruas jalan dan memicu terjadinya kemacetan. Yang mana kemacetan membawa dampak negatif terhadap kondisi perkotaan dan juga penduduk seperti polusi udara, polusi suara, pemborosan bahan bakar, waktu perjalanan yang relatif lama, serta akan menambah biaya perjalanan.

Berkembangnya sistem kegiatan perkotaan Kota Palembang dapat dilihat langsung pada Kawasan Ampera. Kawasan Ampera merupakan salah satu kawasan pusat dari segala aktifitas atau sentral dari Wilayah Ulu dan Wilayah Ilir yang ada di Kota Palembang. Kawasan Ampera juga merupakan bagian dari kawasan *Central Business District* (CBD) yang mana merupakan tujuan pergerakan terbesar (70%) dari setiap zona/kawasan yang ada di Kota Palembang. Semua tujuan pergerakan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum pasti akan melewati Kawasan Ampera. Selain itu di Kawasan Ampera juga terdapat Kawasan Pasar 16 Ilir dan Kawasan Pariwisata (Benteng Kuto Besak) yang saling bersebelahan dimana kedua kawasan ini merupakan ikonik dari Kota Palembang sendiri. Hal ini menjadikan Kawasan Ampera menjadi sangat padat dan sangat tinggi mobilitasnya yaitu volume lalu lintas di Kawasan Ampera (Jalan Sudirman Segmen 1) sebesar 5576.16 kend/jam dengan v/c ratio sebesar 0,65 sehingga nilai *Load Of Service* adalah C dan menyebabkan sering terjadi kemacetan di kawasan tersebut. Di samping itu mobilitas yang terjadi tidak hanya kendaraan melainkan terdapat juga mobilitas pejalan kaki yang sangat tinggi yang tentunya akan berbahaya untuk keselamatan pejalan kaki sendiri.

Telah banyak upaya pemerintah Kota Palembang dalam menata kawasan tersebut mulai dari pengaturan arus lalu lintas menggunakan bundaran, menutup beberapa akses jalan ke pasar, menciptakan pedestrian, dan lain-lain. Akan tetapi hal tersebut belum cukup mengingat pertumbuhan penduduk yang tinggi diiringi kecenderungan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga diperlukan suatu perencanaan yang lebih inovatif untuk meningkatkan minat masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum.

Di Kota Palembang sendiri sudah banyak terdapat jenis transportasi umum mulai dari angkutan kota, bus Transmusi, kapal penyebrangan, dan yang terbaru *Palembang Light Rail Transit* (Palembang LRT). Semua moda transportasi ini sudah terhubung di Kawasan Ampera melalui tiga simpul transportas yakni Stasiun Ampera, Terminal Tipe C Ampera, dan juga Dermaga 16 Ilir. Akan tetapi dikarenakan aksesbilitas yang relatih sulit dan tidak menarik bagi masyarakat sehingga masyarakat masih memilih menggunakan kendaraan pribadi (1,7 juta pemilik kendaraan pribadi).

Oleh karena itu berdasarkan Peraturan Daerah No 2 Tahun 2013 Kota Palembang bawasannya akan dilakukan penataan di sekitar kawasan pinggiran Sungai Musi (bagian dari Kawasan Ampera) baik dari segi pasar, transportasi berkelanjutan dan juga pusat pariwisata sehingga diperlukan pengembangan Kawasan Ampera yang berbasis *Transit Oriented Development* dengan konsep pengembangan *Redevelopable Site* yang maksudnya ialah pengembangan area terbangun yang dapat direvitalisasi dengan guna lahan baru dan lebih intensif, atau adanya transformasi menjadi pengembangan guna lahan campuran dengan pemanfaatan jaringan transportasi yang ada. Yang nantinya pola pembangunan saat ini yang cenderung berorientasi pada kendaraan bermotor diubah dengan memaksimalkan fungsi transit, misalnya pada moda kereta api. Selain itu *Transit Oriented Development* (TOD) ini nantinya akan mempertimbangkan sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan dan guna lahan yang dasarnya akan condong dalam mengintegrasikan kawasan tersebut dalam sistem transportasi yang utuh. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis bermaskud membuat kajian tentang **“Potensi Pengembangan *Transit Oriented Development* Kawasan Ampera di Kota Palembang”**

## Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Belum adanya integrasi fasilitas antar 3 simpul transportasi (Stasiun Ampera, Dermaga 16 Ilir, dan Terminal Ampera) yang berdekatan di Kawasan Ampera padahal merupakan *central* dari semua simpul transportasi yang ada di Kota Palembang.
2. Tingginya mobilitas baik kendaraan pribadi, transportasi umum, dan pejalan kaki di Kawasan Ampera sebagai bagian dari kawasan *Central Business District* (CBD) yang mana merupakan tujuan pergerakan terbesar (70%) dari setiap zona/kawasan yang ada di Kota Palembang.
3. Adanya salah satu pusat komersil terbesar yaitu Pasar 16 Ilir diikuti dengan semua tujuan trayek angkutan umum baik darat, kereta, sungai ditambah dengan adanya kawasan pariwisata yakni Benteng Kuto Besak yang mana menjadikan kawasan tersebut memiliki potensi untuk diciptakan kawasan yang berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) guna mengurangi masalah kemacetan dan juga aksesbilitas ke kawasan tersebut.
4. Kurangnya minat masyarakat dalam naik angkutan umum baik darat, kereta, sungai dan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (1,7 juta pemilik kendaraan pribadi) melewati ataupun menuju kawasan tersebut.
5. Tingginya volume lalu lintas di Kawasan Ampera seperti Jalan Sudirman (Segmen 1) sebesar 5576.16 kend/jam dengan v/c ratio sebesar 0,65 (LOS B). Jalan Merdeka (Segmen 1) dengan volume 2580.75 kend/jam dengan v/c ratio sebesar 0.38 (LOS B)
6. Belum tertatanya Kawasan Ampera yakni Pedagang Kaki ima (PKL) Terminal Ampera yang semrawut dan memiliki sirkulasi angkutan umum yang tidak teratur menuju kawasan Ampera sehingga membahayakan keselamatan dan kenyamanan mobilitas pejalan kaki.

## Rumusan Masalah

Berikut beberapa rumusan masalah yang diperoleh:

1. Bagaimana kondisi eksisting tata guna lahan dan infrastruktur pada Kawasan Ampera?
2. Bagaimana pola pergerakan/perjalanan pejalan kaki di Kawasan Ampera?
3. Bagaimana rencana implementasi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Ampera?
4. Bagaimana perbandingan kinerja integrasi moda pada kawasan Ampera sebelum dan sesudah penerapan *Transit Oriented Development* (TOD)?

## Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dari penulisan skripsi yang berjudul Potensi Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Ampera Kota Palembang adalah bahan masukan untuk pihak – pihak yang berkepentingan guna menjadi dasar pertimbangan dalam penataan kawasan Ampera yang lebih baik, serta sebagai masukan kepada Pemerintah daerah sebagai data dukung RTRW Kota Palembang di dalam pengambilan kebijakan dan strategi manajemen kawasan Ampera.Tujuan dari penulisan skripsi ini antara lain:

1. Untuk mengidentifikasi kondisi eksisting tata guna lahan dan infrastrukutur pada Kawasan Ampera.
2. Untuk mengidentifikasi pola pergerakan/perjalanan pejalan kaki di Kawasan Ampera.
3. Untuk menganalisis potensi implementasi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Ampera.
4. Untuk menemukan perbandingan kinerja integrasi moda pada Kawasan Ampera sebelum dan sesudah penerapan *Transit Oriented Development* (TOD).

## Ruang Lingkup

Batasan permasalahan dalam penulisan ini dilakukan agar pembahasan dapat fokus pada satu penelitian, sehingga tidak mengalami penyempitan ataupun pelebaran pokok permasalahan. Adapun batasan masalah dalam penulisan penelitian ini sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian yang diambil hanya kawasan Ampera yang mana di dalamnya terdapat pusat komersil yakni pasar 16 Ilir, stasiun Ampera, terminal Ampera, dermaga 16 Ilir, dan juga pusat pariwisata yakni Benteng Kuto Besak.
2. Melakukan kajian terhadap integrasi 3 simpul transportasi yang berdekatan dalam rangka meningkatkan aksesbilitas dan juga keinginan untuk menggunakan angkutan umum.
3. Melakukan kajian terhadap penataan kawasan pasar 16 Ilir dalam rangka menciptakan kawasan terpadu.
4. Melakukan kajian terhadap penataan kawasan terminal Ampera dalam rangka menciptakan sirkulasi angkutan umum yang teratur dan manajemen parkir yang baik.
5. Melakukan kajian terhadap minat masyarakat menggunakan kendaraan umum dari sisi aksesbilitas, biaya, jarak, waktu, dan kenyamanan dalam rangka mendukung terciptanya transportasi berkelanjutan.